

REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Commune

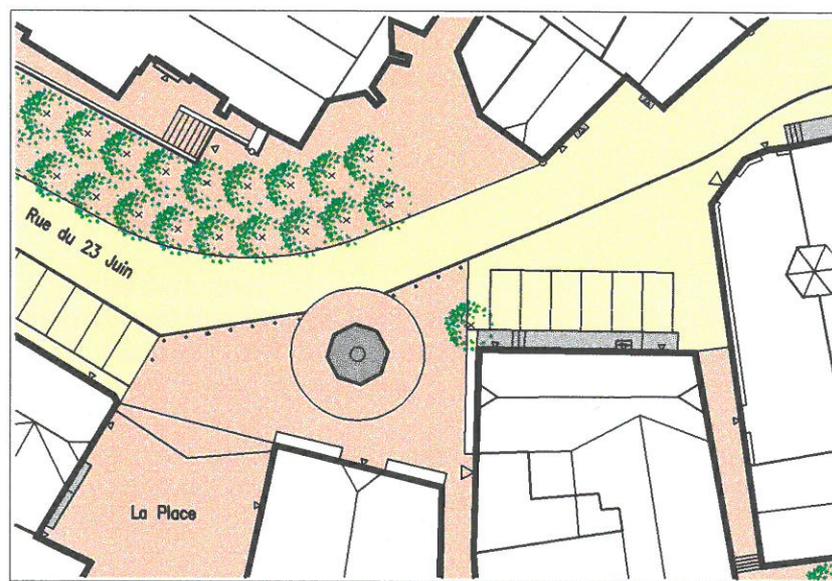
COMMUNE DE ST-URSANNE



CONCEPT D'AMENAGEMENT

"VIEILLE VILLE"

AVANT-PROJET



RAPPORT

1. INTRODUCTION

La présente étude a pour but la réglementation spécifique de la circulation et du stationnement, ainsi que la mise en place d'un concept directeur en matière d'aménagement des rues et des places de la vieille ville de St-Ursanne.

Toutes les dispositions générales édictées par le plan directeur METRON servent de critères de base à la présente étude. Les concepts promulgués par ledit bureau ont été scrupuleusement associés au développement de nos variantes. Seuls certains détails sont remis en cause par le biais d'une volonté communale.

2. BREF RAPPEL DU CONCEPT DE BASE

2.1 EN MATIERE DE CIRCULATION

- Réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h pour l'ensemble de la vieille ville
- La rue du 23-Juin perd toute fonction de route de transit
- Création d'une zone piétonne (rue Basse, rue Vaicle et rue du Quartier). Seuls les riverains, les livreurs et les clients d'hôtel sont autorisés à circuler dans cette zone.
- Maintien de la boucle de circulation existante (la Ruelle – rue de l'Hôpital - rue Verdat).

2.2 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- *Dans la zone piétonne,*
le stationnement des riverains est autorisé, mais réglementé par un macaron (vignette). Aucune place de stationnement n'est délimitée par un marquage.
- *Hors de la zone piétonne,*
le régime de stationnement établi est exclusivement la zone bleue. La mise en place d'horodateurs reste éventuelle. L'utilisation d'un macaron pour les riverains est préconisée.

2.3 EN MATIERE D'AMENAGEMENT

- L'ensemble de l'espace-rue doit être pensé comme une surface à usage multiple (mixité des trafics sur tout l'espace).
- Les places englobant une fontaine doivent être mises en valeur et par conséquent libres de tout stationnement de véhicule.

3. ENQUETE DE STATIONNEMENT

3.1 INTRODUCTION

La problématique de la régulation et de la disposition du stationnement en vieille ville s'est vite avérée primordiale aux yeux des autorités communales.

En conséquence, nous avons mis sur pied une enquête de stationnement afin de quantifier la demande en général, et selon les types d'utilisateurs.

L'enquête s'est déroulée le jeudi 19 juin 1997, un jour caractéristique de la semaine, à l'approche de la période estivale. Le trafic touristique est existant, sans pour autant que ce ne soit une période de vacances.

Un repérage horaire de la position et du numéro minéralogique de chaque véhicule stationné en vieille ville s'est effectué de 6 h à 24 h.

3.2 RESULTATS ET PROBLEMATIQUE

3.2.1 OCCUPATION

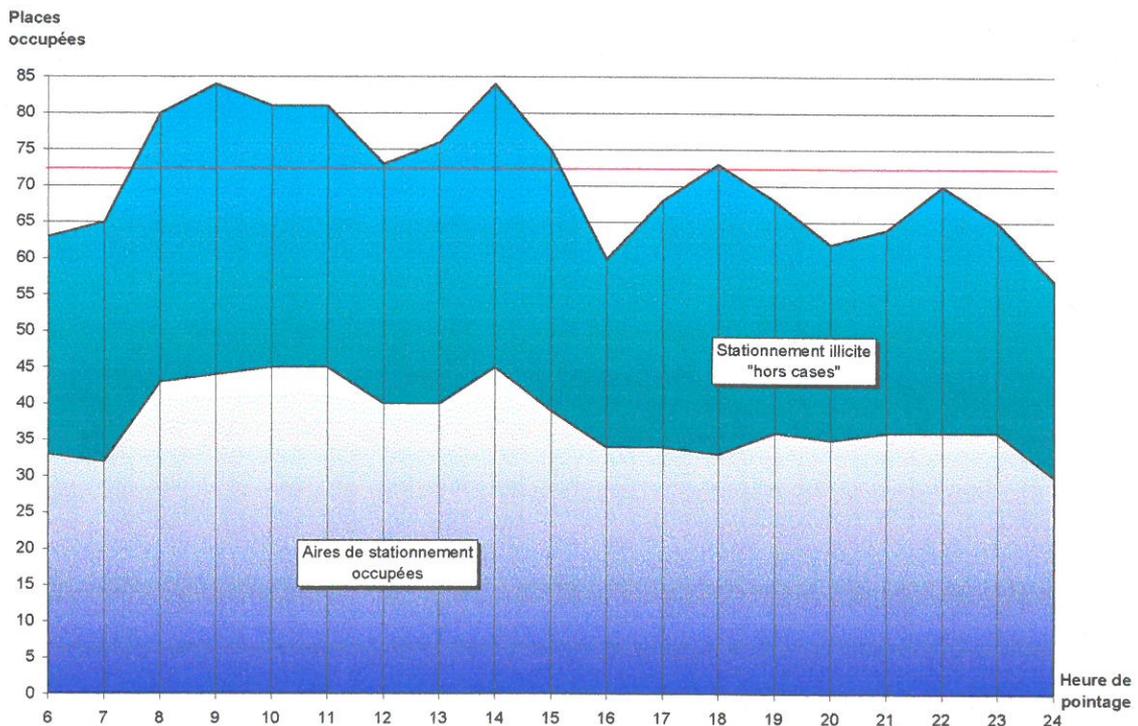


Figure 1 : Taux d'occupation de la vieille ville (capacité actuelle 72 places)

Il ressort de ces résultats les constatations suivantes :

Un véhicule sur deux stationne de manière illicite (hors du marquage des cases)
Le problème du respect des cases est donc d'envergure et la ville ne pourra concevoir des aménagements attractifs sans le changement de cet état de fait.

Le nombre de véhicules recensés en vieille ville est en permanence très proche du nombre de cases à disposition

On considère qu'une utilisation de l'offre à 90% est très bonne. Dans le cas présent, le taux d'occupation des places est supérieur à 90 % en journée.

Le nombre de cases marquées en vieille ville ne satisfait donc pas toutes les demandes de stationnement (déficit de 10 à 20 places).

L'utilisation du stationnement est forte en soirée, mais l'offre reste suffisante

La présence de nombreux restaurants et le nombre d'habitants en vieille ville explique ce fait.

Notons une remarque importante : de nombreuses places privées restent vides en soirée, alors qu'elles sont destinées au stationnement d'habitants. L'espace public attractif, incite les riverains à laisser leurs voitures sur la voirie en lieu et place de l'utilisation de leur case privée ou de leur garage.

3.2.2. STRUCTURE DES UTILISATEURS

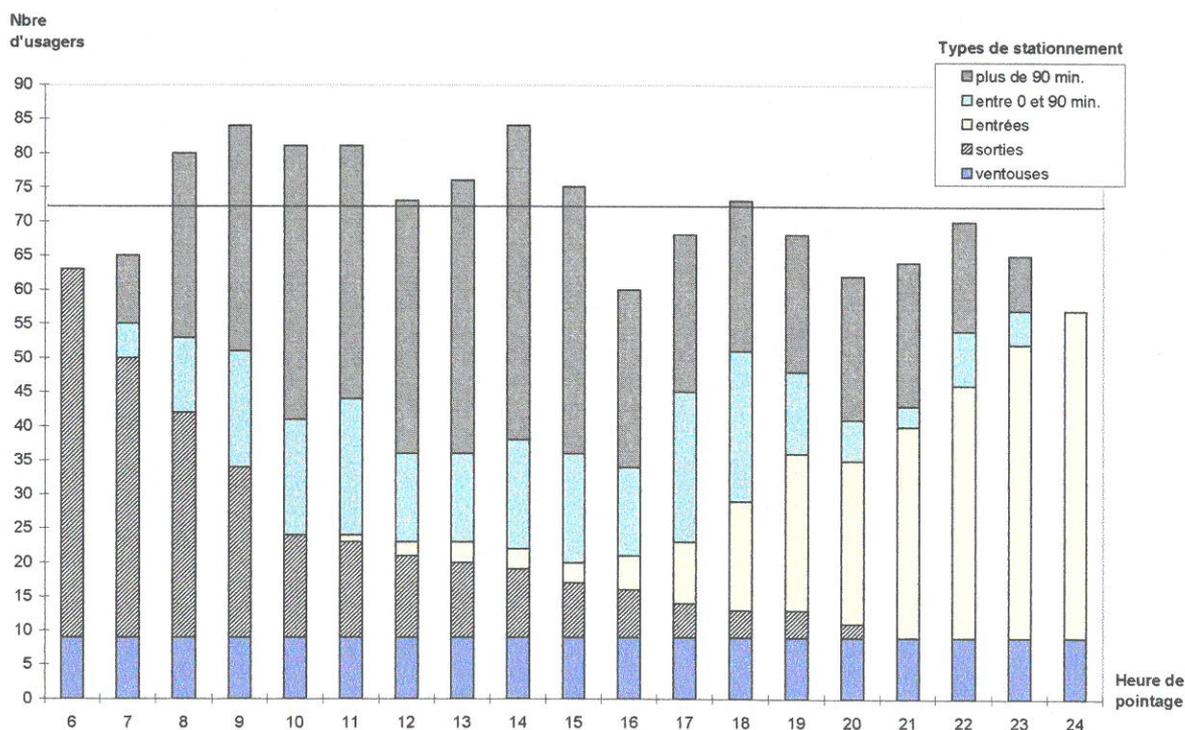


Figure 2 : Structure des utilisateurs du stationnement en vieille ville (capacité actuelle 72 places)

En préalable, dissociations 3 types d'utilisateurs :
 - les résidents
 - les clients
 - les pendulaires

Les résidents

La proportion de véhicules "ventouses" (véhicules présents toute la journée sur une place de stationnement) est relativement faible.

Ceci s'explique par le rôle important joué par la voiture dans nos contrées (forte utilisation), du fait des distances à parcourir et de la faible densité du réseau de transports collectifs.

Peu de véhicules sont utilisés à des fins professionnelles.

En effet, les départs et les rentrées aux heures caractéristiques (7h-8h et 17h-18h) ne sont pas nombreux.

Les clients

Plus de la moitié des véhicules recensés pendant la partie ouvrable de la journée sont générés par la clientèle.

Cependant, l'offre utilisée par les mêmes véhicules avoisine seulement le quart de l'offre totale

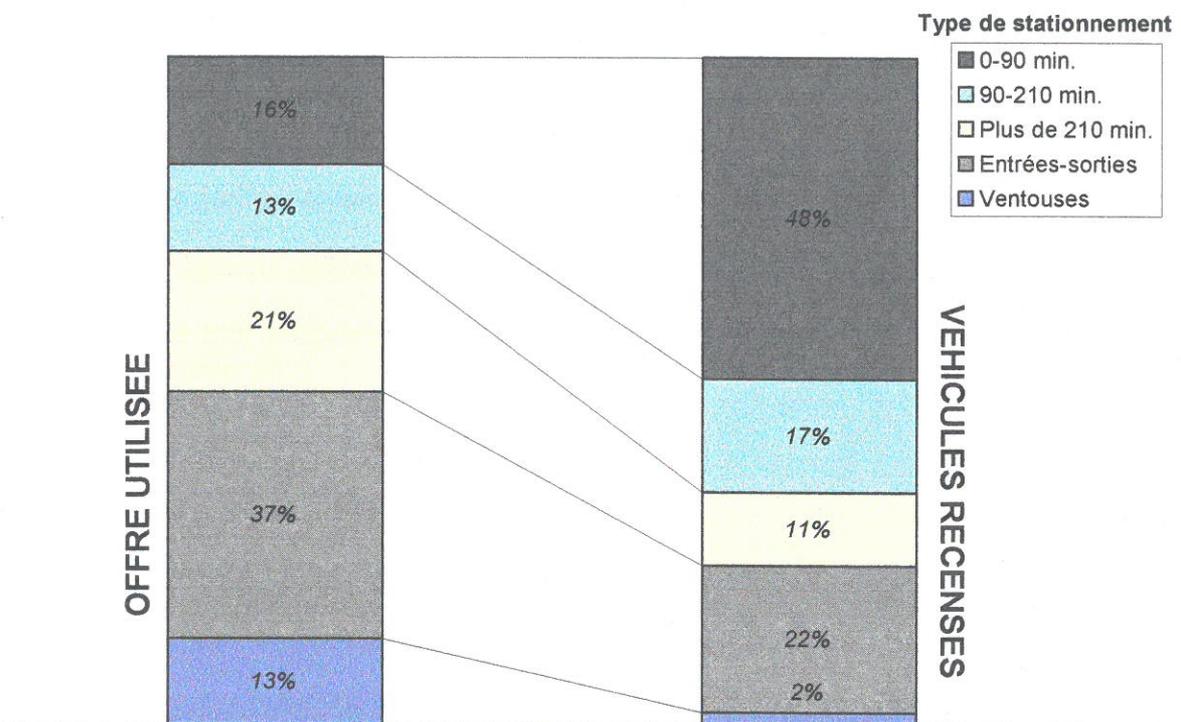


Figure 3 : Structure de l'utilisation actuelle de l'offre disponible

Remarque sur la lecture du graphique :

48% des véhicules recensés ont stationné entre 0 et 90 min.

16% des cases recensées ont été utilisées par des véhicules qui ont stationné entre 0 et 90 min.

Les pendulaires

L'occupation pendulaire est importante.

La suppression du stationnement pendulaire occasionnée par le nouveau régime de stationnement (zone bleue) permettra d'augmenter sensiblement l'offre à disposition en vieille ville (environ + 40 %).

4. OBJECTIFS ET CONTRAINTES

4.1 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Selon le concept de base, la volonté de créer un régime de stationnement de courte durée à l'intérieur de la vieille ville, implique le "déplacement" du stationnement de longue durée à l'extérieur (excepté les riverains).

Remarquons que ce concept, soutenu par les autorités communales, contraint la mise à disposition **d'une offre en zone blanche suffisante aux abords de la vieille ville**. Ce point n'a pas été analysé dans le présent rapport, puisque le concept est accepté et que des places de stationnement "zone blanche" existent en périphérie et/ou peuvent être créées.

Les objectifs se résument donc aux principes suivants :

Favoriser le stationnement des clients de courte durée (éventuellement rendre ce stationnement payant)

Favoriser le stationnement des riverains

Déplacer le stationnement pendulaire aux portes de la ville

Maintenir, dans un premier temps, un maximum de places de parc en vieille ville

Dégager de tout stationnement les éléments caractéristiques des rues (fontaines, façades, accès, etc.)

4.2 EN MATIERE DE CIRCULATION

Les objectifs généraux en matière de circulation sont issus du concept de base et complétés par les remarques suivantes :

Favoriser les cheminements piétonniers en relation avec la zone piétonne (côté sud de la rue du 23-Juin)

Inciter le cheminement piétonnier dans la zone piétonne (utilisation de la rue Basse)

Faciliter le mouvement des bus et rendre son arrêt attractif en vieille ville

Maintenir tous les accès aux garages et aux lieux de livraisons (ex. : Coop, laiterie, etc.)

4.3 EN MATIERE D'AMENAGEMENT

Les objectifs se résument aux principes suivants :

Sécuriser tous les trafics en assurant l'utilisation multiple de l'espace-rue

Mettre en valeur les éléments caractéristiques des rues (fontaines et façades)

Rendre attractif l'espace-rue et favoriser la création de lieux de rencontre ou de détente (place)

Permettre aisément l'extension estivale des terrasses de restaurants sur l'espace public

Maintenir le mobilier existant de la vieille ville (seuils en béton, arbres, etc.)

Limiter au maximum l'implantation de signalisation dans la vieille ville

Valoriser les accès à la zone piétonne aux yeux du piéton

Rendre attentif l'automobiliste au rétablissement des priorités de droite

Dévaloriser les accès à la zone piétonne aux yeux de l'automobiliste.

5. PROPOSITION

5.1 INTRODUCTION

Plusieurs variantes de concept de circulation, de stationnement et d'aménagement ont été développées et discutées avec la commission d'aménagement et le conseil communal. Cependant, la présentation et l'analyse se portent uniquement sur la variante retenue (cf. plan de situation 1 : 500).

5.2 PRESENTATION ET CRITIQUE DU CONCEPT RETENU

5.2.1 EN MATIERE DE CIRCULATION

Le concept de base est appliqué :

La rue du 23-Juin perd toute fonction de route de transit.
La boucle de circulation "la Ruelle - rue de l'Hôpital - rue Verdat" autorise le trafic motorisé afin de favoriser la desserte commerciale du lieu.
La vieille ville est réglementée à une circulation limitée à 30 km/h .
Une zone privilégiant les piétons est constituée (rue Basse, rue Vaicle et rue du Quartier).

"La Place" est insérée dans la zone piétonne.

"La Place" ne joue aucun rôle dans le système de circulation suggérée dans le concept de base. La fermeture physique de "La Place" par le Nord, n'empêchera pas l'accès aux garages par le Sud, par l'intermédiaire de la rue du Quartier.
Les circulations de véhicules dans la zone piétonne sont voulues aussi restrictives que possible. Les accès à cette zone sont en majeure partie étroits et faciles à dévaloriser aux yeux de l'automobiliste, sauf l'accès via "La Place", trop étendu, trop visible et qui peut vite générer un trafic de curieux inattentifs à la signalisation.
"La Place" retrouvera sa fonction première (une place), au sein de laquelle un aménagement judicieux suggérant un lieu de rencontre et de détente pourra être conçu.

La boucle de circulation "la Ruelle - rue de l'Hôpital - rue Verdat" est souhaité à double sens.

La mise en place d'un "sens unique" de circulation ne produit aucun avantage.
L'implantation des cases de stationnement proposée engendre des espaces de croisement du trafic suffisant.
De plus, le choix du "double sens" ne génère pas de panneau de signalisation.

L'arrêt du bus en vieille ville est déplacé devant la poste.

Cette mesure tient à engendrer les avantages suivants :

- Le débarquement des passagers se fait directement sur la zone piétonne et non pas sur la chaussée.
- Une possibilité de créer un abri d'attente des passagers à proximité de l'arrêt existe.
- L'espace réservé au bus libère visuellement l'entrée à la zone piétonne contrairement à la mise en place de stationnement dans ce secteur. Le bus a une présence occasionnelle dans la journée.
- L'espace voué à l'arrêt du bus peut être utilisé pour les livraisons de la Coop (mixité)

L'inconvénient de cette mesure résulte dans le virage que doit effectuer le bus entre la Ruelle et la porte St-Pierre. Cependant, cette manœuvre reste réaliste compte tenu de l'espace à disposition, du rétablissement des priorités de droite et de la disparition du trafic de transit sur la rue du 23-Juin.

Le parcours des lignes de bus est donc souhaité de la manière suivante :

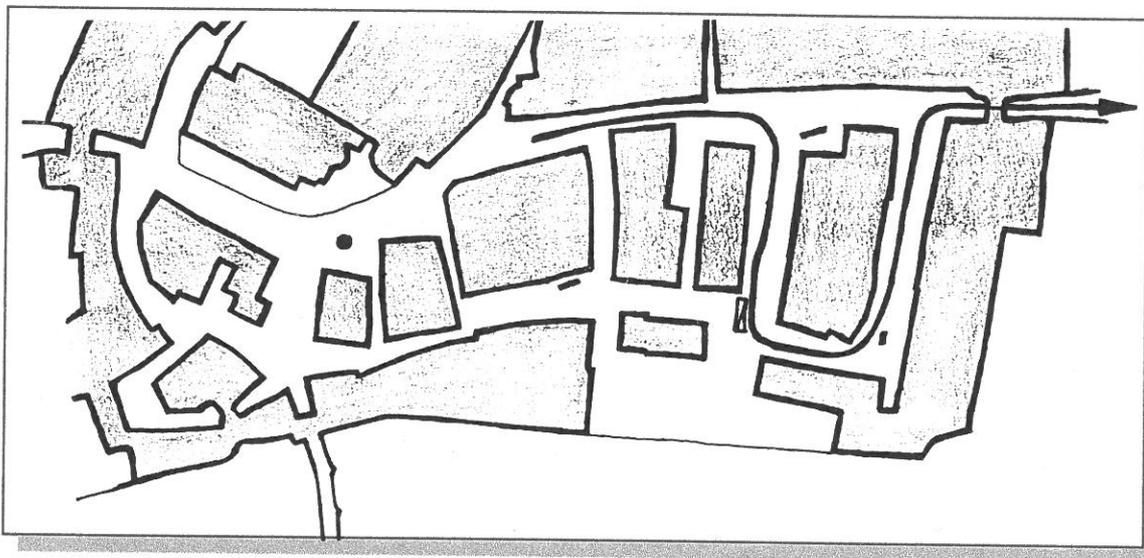


Figure 4 : Parcours des bus de l'Ouest à l'Est de la vieille ville

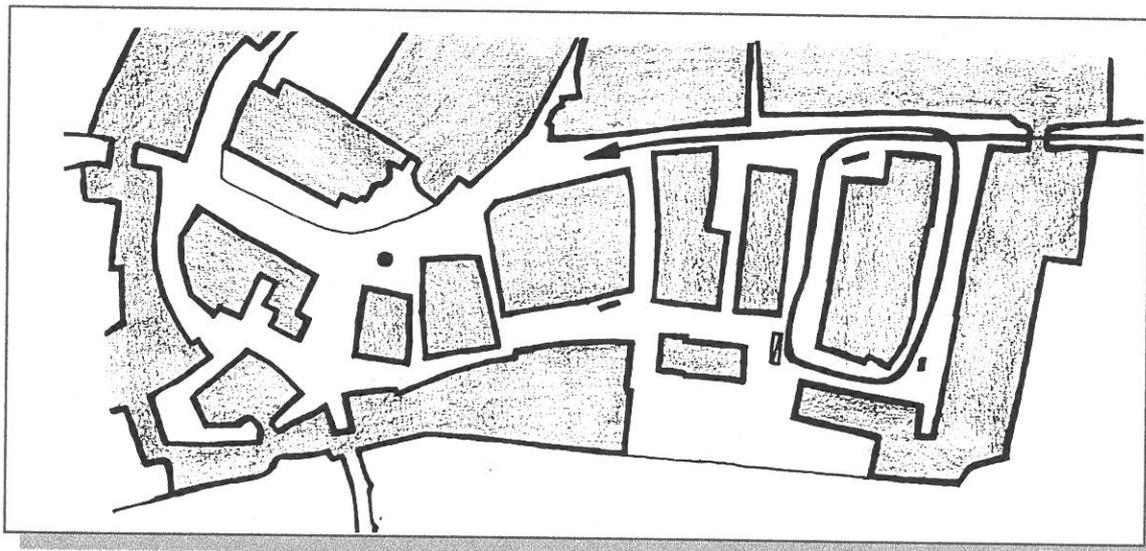


Figure 5 : Parcours des bus de l'Est à l'Ouest de la vieille ville

5.2.2 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Dans la zone autorisée de circulation

L'espace réservé au stationnement est maximal compte tenu des objectifs énoncés précédemment.

L'ensemble des cases de stationnement est voué à un régime de courte durée (zone bleue). L'introduction d'horodateurs n'est pas souhaitée.

L'horodateur permet une rotation plus importante des véhicules (augmentation de l'offre). Cependant, dans le cas présent, le nombre de cases est amplement suffisant dès que le stationnement des pendulaires est écarté de la vieille ville. Par conséquent, il n'est donc pas utile d'introduire l'horodateur.

De plus, les gains engendrés par les horodateurs ne constituent pas une priorité aux yeux des autorités communales.

Le macaron est introduit et réservé aux habitants de la vieille ville. Il permet le stationnement de longue durée sur les zones bleues. L'obtention du macaron est payante.

Le macaron privilégiera les habitants sans pour autant leur réserver une place de parc. Le but recherché par le macaron "payant" est une utilisation des places de stationnement privées (y compris les garages).

En effet, les habitants qui possèdent une place privée stationnent aujourd'hui très souvent sur le domaine public. Cet état de fait ne risque pas de changer si l'obtention du macaron est gratuite. L'utilisation du potentiel de stationnement privé de la vieille ville permettra d'augmenter l'offre de la ville sans pour autant créer de places de parc. La Commune peut éventuellement, au cas par cas, mettre à disposition gratuitement des macarons à l'égard de certains services (médecin, services municipaux, etc.).

Dans la zone piétonne

Le stationnement est strictement interdit et aucune case n'est marquée au sol.

Le trafic des riverains, des clients et des livraisons est autorisé. Cependant, il est suggéré de le réduire au strict minimum. Le stationnement génère un trafic de riverains indésirable.

L'offre à l'extérieur de la zone piétonne est amplement suffisante, au vu des résultats de l'enquête et des objectifs énoncés. En conséquence, le stationnement dans la zone piétonne est superflu.

5.2.3 EN MATIERE D'AMENAGEMENT

Rue du 23-Juin

Le revêtement de la rue est maintenu en pavés. Un décrochement vertical minime (2 cm) dans la pose des pavés est préconisé afin de dissocier un espace voué aux cheminements piétons (côté Sud). Cet espace est exécuté avec un pavage en rangée, contrairement à la partie "chaussée" traitée avec un pavage en arc.

Le traitement de l'accès au château doit être mis en valeur et être identique au traitement choisi dans la zone piétonne.

Les géométries du décrochement vertical des pavés sont établies uniquement dans les carrefours de la Ruelle et de la rue Verdat (priorités de droite rétablies). Aux entrées de la zone piétonne, les espaces voués aux cheminements piétonniers sont continus.

Un cheminement piétonnier est constitué entre les bâtiments du café de l'Helvétia et de l'hôtel du Boeuf. Ce passage ne constitue pas un obstacle au véhicule, mais établit un rétrécissement souhaitable à la sécurité de l'espace en question.

L'extension des terrasses des restaurants peut se faire aisément au détriment de places de stationnement (remarque applicable à l'ensemble de la ville).

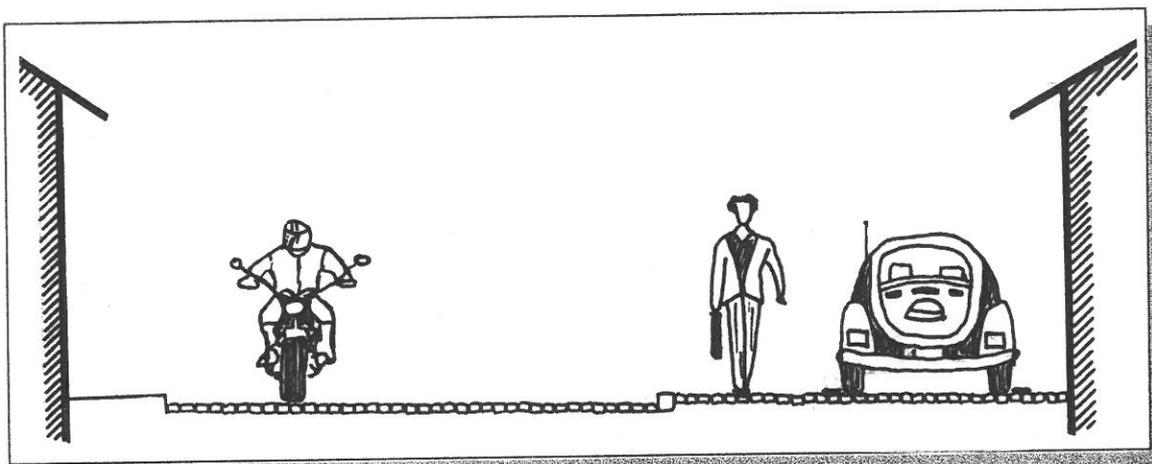


Figure 7 : Coupe type dans la rue du 23-Juin avec stationnement latéral

La Ruelle

Le stationnement longitudinal maintient un maximum de cases et libère la façade Est et la fontaine aux yeux des passants.

L'arbre existant est supprimé. De manière isolée, il n'a pas de sens à cet endroit. Il est plus utile d'arboriser ailleurs en vieille ville que de maintenir un tel arbre.

Le traitement de l'espace autour de la fontaine est distinct du reste de la rue et démunie de tout stationnement.

Rue Verdat

Le stationnement s'organise en épi du côté Ouest de la chaussée. Ce mode de faire permet de dégager la façade Est de la rue, de libérer l'espace voué aux livraisons de la laiterie, d'arboriser le site et d'implanter un maximum de places de stationnement.

Une correction est apportée aux marches de la Coop afin d'augmenter le nombre de cases de stationnement dans la rue.

L'arrêt postal est aménagé avec la création d'un quai de débarquement (bordure haute). D'une part, ce quai permettra un accès plus aisé au bus (ex : personnes âgées). D'autre part, l'entrée à la rue Basse sera ainsi infranchissable aux véhicules sans que la vision de cet accès à la zone piétonne ne soit masqué.

Place R. Béguelin

Le stationnement est maintenu perpendiculaire à la façade de la Poste. Les limites cadastrales du lieu contraignent quelque peu ce choix (places de stationnement privées). Cependant, cette disposition procure les avantages de dégager la vue sur le Doubs et de libérer l'accès à la place de détente vouée à l'utilité publique.

Zone piétonne

L'aménagement des rues est suggéré avec un caniveau central servant de guide optique et de moyen décoratif. Le pavage total de l'espace est maintenu et souhaité en arc.

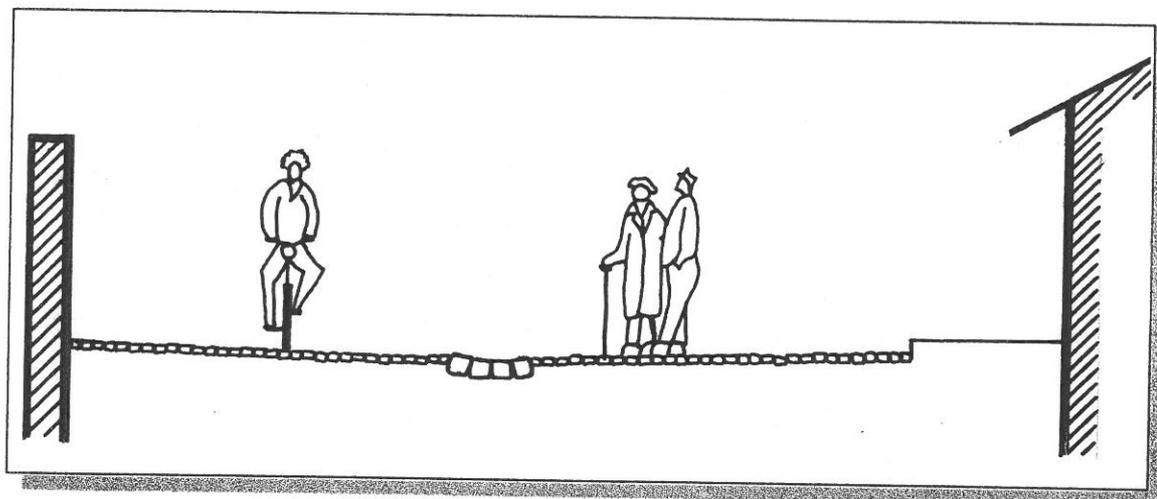
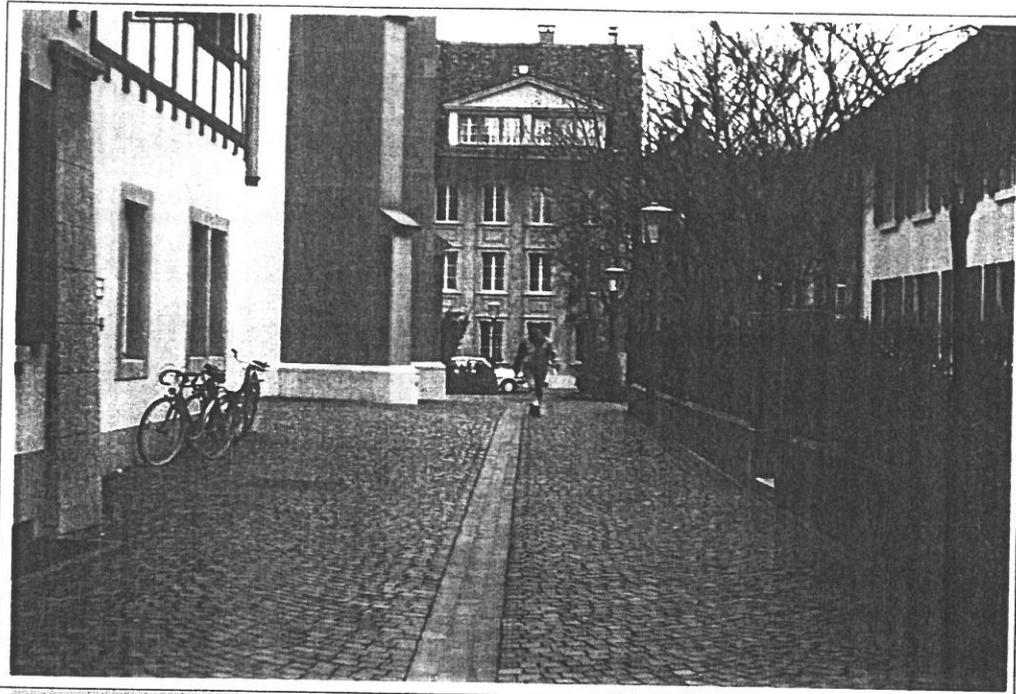


Figure 8 : Coupe type dans la zone piétonne



Photos : Exemple de ce type de traitement

Le traitement de surface aux abords des fontaines doit être différencié afin de mettre en valeur ces dernières.

L'arborisation de la rue Basse est complétée avec un esprit de continuité tout en tenant compte de l'état existant.

"La Place" doit être traitée de manière différente de l'aménagement des rues. La création de pseudo-marchés (permettant malgré tout l'accès des véhicules de livraisons et de riverains) est souhaitée afin d'adoucir la pente du lieu (meilleures possibilités d'utilisation de la place lors de manifestations, de concerts, d'expositions, etc.).

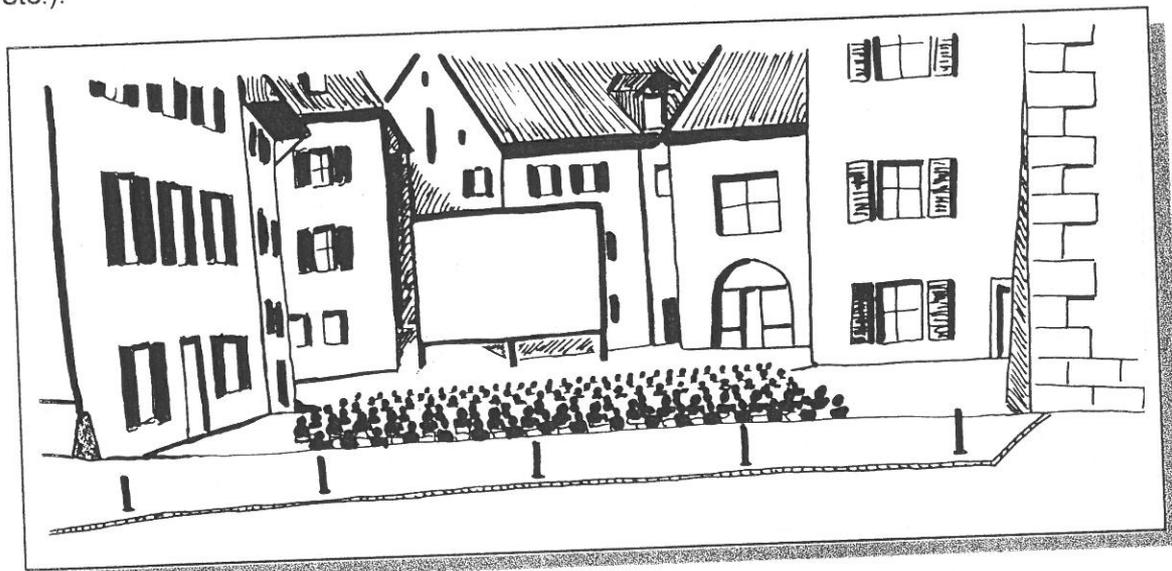


Figure 9 : Exemple d'utilisation de "La Place" lors d'un concert

Il est suggéré de ne pas arboriser "La Place". La fermeture physique sur la rue du 23-Juin est primordiale pour les raisons évoquées précédemment et se fera par le biais de bornes ou de poteaux.

Signalisation pour l'ensemble de la vieille ville

Des panneaux de signalisation seront disposés aux entrées de la vieille ville indiquant la vitesse autorisée (30 km) et le mode de stationnement (zone bleue). Un panneau spécifique autorisera uniquement le passage des piétons et des cyclistes sur le pont St-Jean (deux bornes seront implantées sur la rive gauche pour empêcher tout trafic de véhicules motorisés).

Les accès véhicules à la zone piétonne seront limités et l'absence de places de stationnement dans cette zone empêchera toute génération de trafic superflu. Par conséquent, une interdiction n'a plus aucun sens puisque les seuls usagers de la route intéressés à circuler dans cette zone piétonne seront des ayant droits. Une signalisation d'entrée à la zone devient donc inutile.

Il en résulte que la vieille ville, hormis ses portes d'accès, est démunie de toute signalisation. Seuls les marquages des places de stationnement par l'intermédiaire de bandes bleues, apparaîtront au sein des rues.

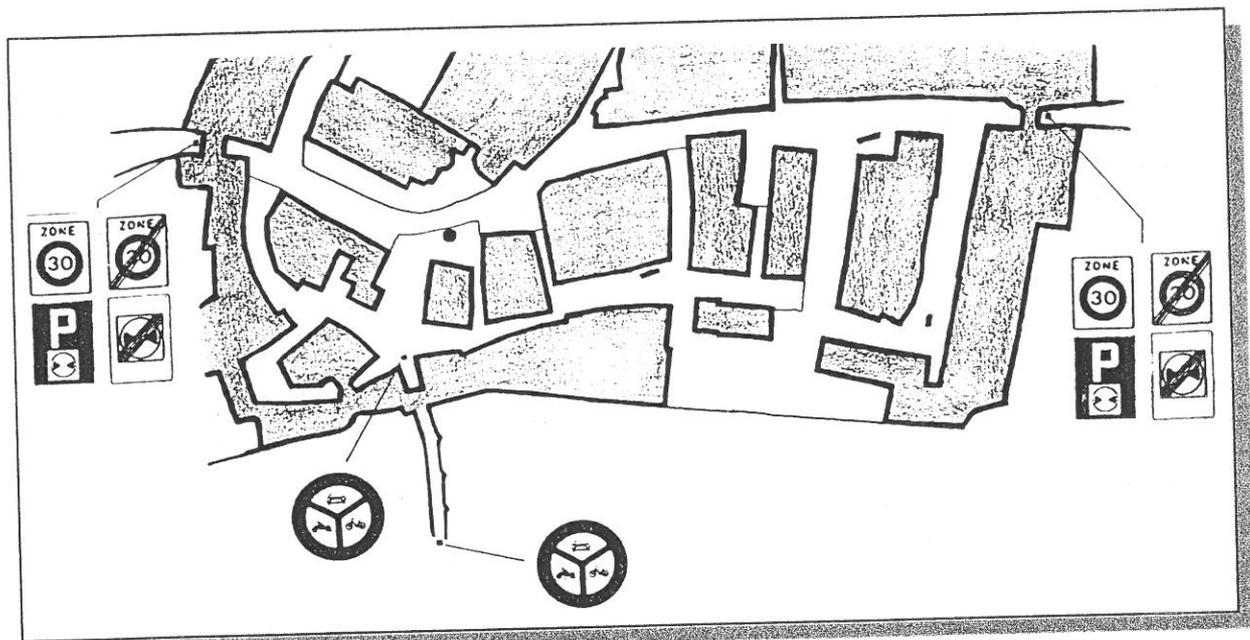


Figure 10 : Signalisation proposée en vieille ville

6. PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE

L'aménagement des rues de la vieille ville peut être réalisé par étape, en fonction des disponibilités financières de la Commune.

Cependant, **la mise en place du concept de stationnement doit être réalisée initialement et intégralement.** Le concept de circulation est déjà en partie réalisé et sera directement induit du concept de stationnement.

Par conséquent, cette première phase devra comprendre les mesures suivantes :

- *au préalable, mise en vente du macaron*
- *fermeture physique de "La Place"*
- *signalisation aux portes de la ville et au pont St-Jean*
- *affectation de toutes les places de stationnement du concept en zone bleue (marquage)*
- *suppression des autres places de stationnement*

La mise en œuvre de cette phase devrait se faire à l'approche du printemps 1999 (mai-juin), afin que les terrasses bénéficient de l'espace qui leur est alloué et que la zone piétonne s'anime d'elle-même par les passants, dès sa création.

Une information à la population est souhaitée avant toute mise en place.

Toute projection de phases ultérieures à celle énoncée précédemment est à bannir. En effet, l'aménagement des rues se réalisera en fonction des travaux à planifier en vieille ville (réfection d'installations souterraines, d'infrastructure, de pavage, etc.)

7. CONCLUSION

La vieille ville de St-Ursanne est riche d'un décor historique digne du plus grand intérêt. La mise en valeur de l'espace-rue a par conséquent, toute son importance.

Cependant, les aménagements judicieux à exécuter passent obligatoirement par une réflexion et une prise de position préalable sur la circulation et le stationnement à mettre en place dans la vieille ville de St-Ursanne.

Le concept décrit dans ce rapport tient à développer l'idée que les circulations et le stationnement sont des besoins au service des intérêts de la vieille ville. Dans cet esprit, les aménagements des rues de la vieille ville ont été réfléchis afin de rendre le cadre plus accueillant et attractif. Les options prises ne lèsent en aucun cas les habitants et les commerces du lieu.

L'aménagement des rues devra se faire sur la base d'une réflexion plus approfondie en fonction du lieu. Cependant, les idées directrices d'aménagement devraient être respectées lors de l'établissement de projets de détail.

Porrentruy, le 8 juillet 1998, OA